EL PUERTO DE MALDONADO DURANTE EL SIGLO XVIII

POR MARIANO CORTÉS ARTEAGA

EL PUERTO DE MALDONADO EN EL SIGLO XVIII (*)

por MARIANO CORTES ARTEAGA

Señor Presidente:

No se alcanza a comprender — decía el General de Ingenieros José María Reyes — cómo la ciudad de Maldonado, que tiene a su vista las alegres colinas de la península del Este, dominando su puerto con condiciones idénticas que a la de Montevideo, aunque con distintas exposiciones, no hubiese sido preferida para asiento de una gran urbe, cuyo progreso dimanaría de las propias condiciones del lugar.

Posiblemente influenciados por la autorizada palabra de aquel ilustre geógrafo, varios autores han elogiado exageradamente las condiciones naturales del puerto de Maldonado, llegando uno de ellos a expresar lo siguiente: "la posición topográfica en la entrada del gran " estuario y su grandioso puerto, donde pueden fondear los navíos " más grandes que surcan los mares", etc., etc., y más adelante agrega: "Maldonado permaneció en el olvido, sacrificándose así a conve- " niencia de localidades lejanas, los verdaderos intereses generales, que " aconsejaban juiciosamente la fundación de una ciudad en la entrada " del estuario, que sirviera de punto obligado de escala a los buques " que entraran a la vasta región del Plata, y afirmara en ella la so- " beranía de la metrópoli".

Y terminaba con las siguientes expresiones: "La inmensa bahía " de Maldonado, con su profundo y cómodo fondeadero, que pudo " ser un centro de activo comercio marítimo, quedó abandonada por " Zabala, a quien se señala por un hombre de largas vistas, porque " fundó Montevideo, obligado por los portugueses, que con mirada " previsora é inteligente, ambicionaban la margen septentrional del " Plata como límite precioso de sus dominios americanos". (1)

Aparece así, Maldonado, como la cenicienta del Plata, víctima de preferencia y exclusivismos reprobables, y de localismos egoístas

---

(*) Conferencia leída por el Académico de Número capitán Mariano Cortés Arteaga, en la sesión ordinaria celebrada por el Instituto el 25 de noviembre de 1937.

(1) Orestes Araújo, Diccionario Geográfico. Maldonado, págs. 437 y 438. Montevideo, 1900.

que beneficiaban en su perjuicio a los puertos de Montevideo y Buenos Aires.

Otras veces se ha querido ver entre los puertos de Montevideo y Maldonado, la misma rivalidad que existió en el siglo XVIII, entre los puertos de las dos grandes metrópolis del Plata.

Y no se le perdona a Zabala el informe elevado a su soberano en el año 1730, después del viaje que hizo en compañía del Capitán de Ingenieros Domingo Petrarca, con objeto de estudiar Maldonado y sus alrededores, comprobar la posibilidad de fortificarlo y poblarlo.

Este informe ha sido comentado desfavorablemente, lo que ha dado origen a que se formara un concepto equivocado sobre los verdaderos móviles que inspiraron la resolución del fundador de Montevideo.

No obstante abrigo la esperanza de que cuando se conozcan informes análogos de los principales técnicos militares que han desfilado durante el siglo XVIII por las provincias del Virreynato del Río de la Plata, la opinión que hasta ahora ha prevalecido por falta de elementos de juicio, cambiará fundamentalmente.

Pero, antes de proseguir, debemos dejar constancia de que, si bien Zabala se opuso en principio a poblar y fortificar el puerto de Maldonado, no descartó la posibilidad de construir en la Isla Gorriti una batería para cuatro cañones y un muelle de acceso a la misma con el fin de asegurar las poblaciones que allí debían levantarse. (2)

Conocidas son las dificultades de orden político y financiero con que tuvo que luchar el gobierno de Zabala para poder cumplir medianamente las múltiples misiones que le estaban encomendadas; y conocida es también la influencia que ha tenido en estos países la fuerza armada en la formación, constitución, persistencia y perfectibilidad de nuestra organización social.

¿Cómo podría decidirse Zabala a poblar y fortificar Maldonado, cuando no contaba con los recursos necesarios para atender las poblaciones y fortificaciones de Montevideo?

Poblar y fortificar implicaba, además de las erogaciones iniciales, una serie de gastos para el entretenimiento, reparos, pertrechos y sostenimiento de guarniciones y, sobre todo, contar con el número necesario de fuerzas para defenderlas.

Zabala solicitó insistentemente de la Corte, el envío de la tropa indispensable para poder cumplir las Reales Ordenes y sólo consiguió cien hombres de tropa que trajo Alzáibar en su segunda expe-

(2) Revista del Archivo General de la Nación. Montevideo. Libro 1, pág. 93.

dición, guarnición que no fué aumentada por espacio de ocho años. (3)

La utilidad del puerto de Maldonado estaba indicada por su posición geográfica y su situación estratégica; pero su habilitación como tal, quedaba subordinada a la necesidad militar y a las condiciones topográficas de los terrenos adyacentes.

España, observando los mismos principios seguidos por todas las naciones ultramarinas al iniciar las fundaciones de sus colonias, debía fortificar Maldonado para establecer la base de sus nuevas operaciones militares para luego, al amparo de ellas, extenderse progresivamente hacia el interior.

Es por esta razón, que todos los acontecimientos relacionados con el puerto y población de Maldonado, se desarrollan alrededor del problema militar, y es por esta misma causa, que la historia político-militar de Maldonado debe ocupar un lugar preferente en el estudio y comprensión de la historia general.

Nos costaba creer que el Gobernador Viana que fundó a Maldonado para fornecer a Montevideo, hasta entonces aislado, para dotarlo de un puesto de vanguardia que atendiera a su seguridad, no hubiera tomado ninguna medida destinada a proteger la nueva población levantada en la costa septentrional del Río de la Plata. Y ello, con mayor motivo, conociendo lo mucho que se preocupó dicho gobernador por la seguridad del país al construir fortalezas en parajes estratégicos como Santa Lucía Chico y Casupá, para defenderse de las invasiones de los indios bravos.

Un documento hallado entre los papeles correspondiente al año 1759, — dos años después de la fundación de Maldonado, — nos ilustra sobre su propósito de fortificar este puerto y de la carencia de recursos para efectuarlo.

En enero del año citado, se había dispuesto pasase a la costa de Castillo Grande una comisión con los carruajes y peones necesarios para la conducción al puerto de Maldonado de dos cañones que se encontraban a tres leguas, poco más o menos, cercano al primer marco de la línea divisoria entre los reinos de España y Portugal; cañones que, según lo expresa el propio Viana, serían muy convenientes para la defensa de aquel puerto.

En 1774, durante el Gobierno de Andonaegui, éste tuvo el propósito de fortificar el puerto de Maldonado.

Con tal motivo, comisionó al ingeniero Diego Cardozo para el levantamiento de los planos respectivos.

(3) Rafael Schiaffino, "Las guarniciones del presidio de Montevideo", en la "Revista Militar y Naval", 1937.

Trazados dichos planos, Andonaegui propuso a Fernando VI la forma cómo se debían arbitrar los recursos para atender a los gastos que demandara, no sólo esta fortificación, sino también las mejoras que consideraba urgentes para la plaza de Montevideo.

La Corte, procediendo con la misma incuria en que lo había hecho antes, no proporcionó a Andonaegui los recursos necesarios, haciéndole fracasar sus buenos propósitos.

Tanto Ceballos como Vértiz, se preocuparon durante sus gobiernos de levantar unas baterías provisionales en el puerto de Maldonado para oponerse a las invasiones clandestinas y al comercio ilícito de los portugueses.

Pero la escasez de recursos disponibles, sólo les permitió levantar débiles defensas, consistentes en unas baterías provisionales.

Años más tarde, una Real Orden del 10 de diciembre de 1777, considerando lo útil y preciso que era el construir en la Isla de Maldonado alguna fortificación que la pusiera en condiciones indispensables de seguridad, dada su posición a la entrada del Río de la Plata, ordenaba se formase el plan de las obras, se confeccionasen presupuestos y se elevaran para la aprobación del Rey, sin que por esta razón se suspendiera la ejecución de ellas.

Ahora se le asignaba a esta fortificación un rol distinto; debía evitarse a todo trance que la isla fuese tomada por otra potencia, pues si ello ocurriese, no se podría — a juicio de la Corte — entrar ni salir a Buenos Aires y quedando cortada por esta parte la comunicación con el Perú; la única vía comercial sería entonces el cabo de de Hornos. (4)

La Junta de Oficiales Generales y Particulares reunida en Montevideo el 18 de marzo de 1778, por orden del Virrey Ceballos para considerar la Real Orden que aludimos anteriormente, estimó conveniente fortificar la isla de Gorriti y las costas adyacentes, para colocar el puerto de Maldonado en estado de defensa.

Pocos meses después, habiendo sucedido Vértiz a Ceballos en el Virreynato del Río de la Plata, este nuevo Virrey ordenó al ingeniero militar Ricardo Aylmer, para que formara una Junta presidida por él, e integrada por los demás ingenieros que existían en esta Provincia (excepto Bernardo Lecocq, por la larga distancia en que se hallaba), y de un oficial de Marina de acreditada inteligencia, para que, previo examen del terreno, puertos y costas, y en presencia del plano de dicha fortificación, se reflexionara en todos los puntos del

(4) Archivo Gral. de la Nación. Montevideo. Caja 2. Fondo Documental ex Archivo y Museo Histórico Nacional.

mismo para formar concepto de la utilidad que ofreciera la ejecución de aquel proyecto.

La Junta debía estudiar las condiciones en que se encontraban los puertos de Montevideo y Maldonado, cotejando sus proporciones, así para la subsistencia de los enemigos en caso de guerra, como para actuar en todo tiempo el libre comercio, determinándose por consiguiente, cuál de los dos debía fortificarse con preferencia.

En cumplimiento de este perentorio mandato, el ingeniero Aylmer, reunió en Maldonado, el 30 de noviembre de 1778, la Junta, que después de un detenido estudio de todos los antecedentes y reconocimiento del terreno, para poder fundamentar su opinión al respecto, se expidió en un extenso dictamen que en su parte fundamental dice:

"Aunq.e el Rey p.r sus altos reservados motibos, q.e no nos toca desentrañar, sí solo venerarlos, haya resuelto sefortifique la Isla de Gorriti, es preciso confesemos acordes los individuos de esta Junta q.e haviendo recorrido todas las maximas doctrinales que indican el fin primario delas Fortificaciones, los Authores que apuntan diferentes casos en q.e son utiles examinado con premeditado estado las circunstancias de aquel terreno p.r su, su disposicion local, y comparative con el continente inmediato, y la Plaza de Montevideo, y finalm.te los intereses generales y particulares de estas provincias, y utilidades de su Comercio, sin q.e detan profusa convicsion de concurrencias se haya podido deducir otra causal q.e mueba á tal resolucion q.e el recelo q.e pueda haver de que algun enemigo de su Corona intente posesionarse de esta Isla ignorante de su calidad y por este medio interrumpir la libre entrada, y salida del Rio a sus embarcaciones nacionales, y p.r consiguiente el Comercio interior de estos Reynos padeceria en este caso notable descahecimiento en su giro, cuyo recelo siendo concevido unicamente dentro delos Limites dela posibilidad, no parece dicta la razon natural que se quiera p.r un mero acto prebentivo emprehender una obra cuyo costo no vajara de un millon de pesos, p.r la carestia de Jornales y materiales, y pocas ó ningunas proporciones q.e ofrecen las circunstancias del Pais para empresas de ygual naturaléza, precindiendo delos futuros continuados gastos de su entretenimiento, reparos, pertrechos, y subsist.a de la Guarnicion que s.pre deve ocuparla, no bastando el corto num.o de tropas dela dotacion dela Prov.a p.a entretenerla entan crecido num.o como corresponde à que spre este en estado de defenderse de un inopinado golpe de Mano: Pero dado caso q.e las fuerzas del Erario puedan soportar estas cargas, aunque mui graves, y q.e se hayan podido remover todos los insuperables embarazos de su ejecucion iexistencia, construido ya

este fuerte se pregunta? si podra enfrenar aqualq.ra Potencia q.e quiera insultar al unico Puerto q.e hay en el Rio de la Plata p.ra las importaciones y exportaciones, y centro detodo su Comercio! sera preciso confesar ingenuam.te que de ningun modo, ni tampoco contener alos Portugueses mañana q.e falte lapresente buena armonia q.e reina entre S. M. C., y Fidelisima, y q.e dueños como son de ambas bandas del rio grande quieran forzar el paso de S.ta Theresa arto devi en la actualidad, y marchar su exto. p.r tierra á Montevideo indefenso: de cuyo argumento se deduce quan vicioso dispendio seria erogar inmensas sumas en la Fortificacion de la Isla de Gorriti quando de su execucion no se siguen aquellas ventajas q.e califican una Fortaleza de útil alexando los recelos de imbasion en los parages en que mas se han de temer.

"La Isla de Gorriti q.e se ha propuesto Fortificar tiene unas ochocientas túesas de largo, y con corta dif.a de ygual anchura, toda su superficie es muy baja y se compone de unos pequeños medanos ô montezuelos de arena, aunq.e su circunf.a en la maior parte esta ceñida de arrezifes; dista en la parte mas inmediata á Maldonado dos Leguas, y la canal q.e la separa del continente tiene una legua de travesia donde mas, estrechandose desde la boca del sur hasta la del Leste en q.e se aproxima a la tierra firme, dejando media legua de abertura, sin q.e p.r ella puedan salir ni introducirse Embarcaciones sin evidente peligro por varias restingas de Piedra que cuviertas de agua embarazan el Paro. La entrada del Puerto es p.r el Sur y pide precisam.te practico p.ra verificarla, respecto de un vajo q.e sale dela Isla y otro del continente, q.e estrechan mucho el paso, y adentro de el tiene 6 brazas de agua p.r partes y se va disminuyendo su fondo aproporcion q.e se arrima a la una õ a la otra costa. La corriente en esta canal es muy considerable y como esta compuesto totalmente atodos los t.pos tempestuosos q.e reynan en la Embocadura del Rio de la Plata, y q.e no recive abrigo ni dela Isla ni de la tierra firme p.r ser ambas muy rasas se gradua de despreciable y de ninguna extimacion, y si solo util en algun modo p.ra las Lanchas del Rio quando se ven obstigadas de vientos contrarios, se aterran a la ensenada q.e forma la punta del Leste sin q.e en los temporales recivan mayor resguardo como dicta la experiencia pues q.e en dias pasados haviendo sobrevenido uno de los mas recios seperdio una fondeada en el Puerto.

"Toda Pot.a q.e declara la Guerra contra España y que dirije el Rumbo de sus hostilidades al Rio de la Plata, no parece dictarle la prudencia, separe entomar posesion de una Isla de la calidad q.e se

ha referido, con la forzosa circunstancia de conducir su subsist.a de sus propios Dominios, y no poder mantener Embarcacion suya en el Puerto, pues q.e estan ellas vajo del alcance del cañon del continente, de que no puede sacar contribucion, ni refrescos p.ra sutropa, que haviendo ser precisam.te en mui corto num.o p.r la estrechez de el terreno no se atrevera à desembarcarla en tierra firme, receloso de q.e se la corten p.r las proporciones q.e ofrece la costa p.ra su defensa, y assi es forzoso se ciña ala reducida capacidad de su incomodo peligroso campo, contentandose con tener sus navios cruzando delante de la Isla, con la mira de apresar las Embarcaciones Españolas q.e naveguen en el Rio, quando estas ala entrada ni ala salida, necesitan avistar alas Costas de Maldonado p.ra seguir su rumbo dentro o fuera de el governandose p.r Pan de Azucar cuya cima se descubre antes q.e de esta costa seperciva su Buque. Verdaderamente seria una empresa muy temeraria, y conducta sumamente reprehensible en qualquier Gefe q.e mande una Expedicion emplear tan desvaratadamente sus fuérzas en un Empeño q.e en si embuelbe su torpeza, quando sin obstaculo alguno, que se lo embarace puede insultar inpunemente à Montevideo, cuyo desmantelado estado esta brindando a su ataque, y con su rendicion hacerse dueño de la Plaza y Puerto interceptando toda comunicacion con España totalmente, y señoreandose de toda la banda del Norte del Rio de la Plata, quando intentando un desembarco en qualquiera otra parte de su margen, y conseguidolo es factible no produjera tan funesta consequencia p.r las circunstancias del Pais, q.e promete muchas dificultades en la marcha de un Exto. Enemigo, y facilidad grande de incomodarle en ellas.

"En este concepto y movida la Junta del celo y amor al bien universal del servicio del Soverano acordo suplicar á V. E. expusiese ala consideracion de S. M. de quanta importancia es la conservacion de la Plaza de Montevideo, y su puerto unico, y propicio p.ra las Embarcaciones de Grra., y comercio, y como unica llave y antemural de estos tan bastos reynos, centro y manantial de su Comercio, frutos, y Caudales, p.ra que desinpresionandose su R.l animo de qualquiera utilidad q.e se huviese prometido de la execucion del Proyecto de la Isla de Gorriti, ô combeniencia que conciviese de su Puerto, se dignase inclinarse unicamente á poner en estado de buena defensa la expresada Plaza meditando en su suma importancia, y la de su surgidero como principales objetos que llaman conocidamente la embidia de qualquier Enemigo, y consiguientemente dignos dela ultima estimacion, y providencias mas ejecutivas asu devido efecto. Maldonado 30 de Noviembre de 1778 = Ricardo Aylmer = Joachin

del Pino = Miguel Juarez = Juan Bartholome Itobel = Fran.co Collantes = Josef Perez Brito = Josef Pozo y Marqui". (5)

La contradicción que aparentemente existe entre el dictamen de la Junta de Generales realizada en Montevideo bajo la Presidencia de Vértiz el 18 de marzo de 1778 y el que antecede, fué explicada en la debida oportunidad por el propio Vértiz; "si la Junta de Generales que presidí en esa oportunidad — decía Vértiz — se hubiese dirijido a investigar ó la utilidad de la dicha fortificación de aquella isla, o la preferencia a la de Montevideo, se hubiese resuelto (cuando no con total uniformidad de votos), por la mayor y más sana parte, que aquella era inútil y ésta, en todo acontecimiento, preferentemente necesaria". "Pero, como no se trató si debía fortificarse la isla porque la Real Orden lo determinaba; y sólo se hizo principal objeto la construcción o clase de obra que debía mejor adaptarse al terreno y situación; por eso, prescindiéndose de lo primero se determinaron los votos y conceptos a designar la fortificación que parecía más adecuada en el supuesto de ejecutarse". (6)

Vértiz al aconsejar al Rey que se diera preferencia a la defensa del Puerto de Montevideo y se desistiera de la proyectada para la isla de Maldonado, le recordaba que en el año 1728 Zabala había informado en contra la fortificación de esta Isla y que tambien al mismo Capitán General Pedro de Ceballos le constaba que en el Consejo de Guerra que celebró y presidió a ese fin, siendo Gobernador de la Provincia, fueron uniformemente contestes los votos y dictámenes de omitir la fortificación de la dicha isla por perjudicial.

Opinaba que los recursos de la provincia no permitían realizar al mismo tiempo las fortificaciones de Montevideo y Maldonado y, por consiguiente, era preciso entrar en consideración sobre cuál de los dos era más urgente y necesaria y si los recursos que se votaran para las obras de fortificaciones debían aplicarse preferentemente a la Isla de Maldonado o a la plaza de Montevideo.

Y en apoyo de su tesis señaló a la Corte la conveniencia de recabar informe de los siguientes técnicos que se encontraban en esos momentos en España: el Mariscal de Campo Miguel Moreno, que sirvió el empleo de Cuartel Maestre General del Ejército de Expedición y pasó determinadamente de orden del Capitán General Pedro

---

(5) Archivo General de la Nación. Montevideo. Caja 2. Año 1778. Fondo Documental, ex Archivo y Museo Histórico Nacional.

(6) Memoria del Virrey Juan José Vértiz y Salcedo publicada por Manuel Ricardo Trelles, en la "Revista Archivo General de Buenos Aires". Tomo III, págs. 404 y 409. Buenos Aires. 1871.

de Ceballos a reconocer aquella Isla; el Mariscal de Campo Claudio Mace, residente en la Plaza de Alicante, el Ingeniero Ordinario José de Borja, empleado en la Secretaría de Guerra, y algunos más que, asistidos del conocimiento del país, podrían informar con bastante fundamento. (7)

Refiriéndose a este mismo asunto el historiador argentino coronel Juan Beverina ha hecho las siguientes apreciaciones:

"Antes de que se diese comienzo a los trabajos, — agrega el autor citado — Vértiz reemplazó a Ceballos en el cargo de Virrey. El nuevo funcionario que era adverso a la fortificación de Maldonado mientras quedase sin resolución el problema más urgente de las obras dispuestas para la plaza de Montevideo, — pues de obtener algún día los fondos pedidos al virrey de Lima, ellos deberían ser empleados únicamente en esto último — no tardó en dirigirse a la Corte demostrando la conveniencia de dejar sin efecto la disposición contenida en la Real Orden de 10 de diciembre de 1777.

Aceptando el Rey las razones aducidas y "considerando que el ingreso de esas Reales Cajas no proporciona fondo para emprender a un mismo tiempo dos obras de tanta magnitud", resolvió que hasta nueva orden se suspendiese la fortificación de Maldonado.

Pero que, "si pareciera conveniente para mayor seguridad de nuestra navegación, se forme una batería de la misma especie en Maldonado del tamaño y figura que sea más adaptable a las circunstancias locales". (8)

En este mismo año el ingeniero Carlos Cabrer informaba sobre las medidas generales de defensa y estado de las fortificaciones de Montevideo y Maldonado. Refiriéndose a este último punto, comunicó al Virrey: "Maldonado sólo es una canal algo reservada y aun no para tiempo deshecho". (9)

Al describir a Maldonado el teniente de navío de la Real Armada Española Diego de Alvear, Comisario de la Segunda partida demarcadora de límites, detalla con exactitud todos los lugares, porque fuera pasando en su demarcación y consigna al respecto: "el " puerto de Maldonado no tiene de tal más que el nombre. Es una " rada abierta que forma la punta de ballena con la nombrada del

(7) Memorias del Virrey, obra citada.

(8) Juan Beverina, "El Virreynato de las Provincias del Río de la Plata en Buenos Aires".

(9) Juan Beverina, obra citada.

" Este, en la que se halla el pueblo internado al Norte, será de cua-
" tro millas sin otro abrigo que el de la pequeña isla Gorriti". (10)

En 1790 don Santiago Liniers, en un proyecto de fortificación para la plaza de Montevideo presentado al Virrey Arredondo, le indicaba a este último la conveniencia de fortificar el puerto de Maldonado, punto que consideraba de la mayor importancia.

Le llamaba la atención que su ilustre antecesor don Pedro de Ceballos lo había pensado así y creía firmemente que cualquier militar que tomara conocimiento de su situación, no podía menos que convencerse de su utilidad y no le parecía extraño que se hubiera pensado lo contrario.

A su juicio, el puerto de Maldonado era el mejor de la costa del norte; en caso de invasión, el enemigo abrigaría en él su escuadra y convoy, fortificándose como lo podría ejecutar a poca costa, y se haría sumamente dificultoso o imposible desalojarlo.

Aconsejaba levantar baterías en la isla Gorriti, en Punta del Este y la Aguada, y hacía resaltar la conveniencia de estimular la pesca de la ballena. En ese año se habían arponado cuatro cetáceos en la costa de Maldonado.

Sería conveniente — dijo en aquella oportunidad Liniers — que en dicho puerto hiciera la Compañía su principal establecimiento (se refería a la Compañía ya establecida en esa fecha, en la costa patagónica), cediéndole el Rey después de fortificada la isla Gorriti, la de Lobos y el Rincón de la punta del Este.

Este establecimiento no debería abandonar el de puerto Deseado; a él pasarían en el verano un cierto número de buques a seguir la pesca, que ya no estaría ventajosa en esta estación en Maldonado. (11)

Liniers, como se puede apreciar, creía en la utilidad del puerto de Maldonado, estimaba el provecho que de él se podía obtener, y ponía en evidencia la conveniencia de su habilitación.

Este concepto no es, sin embargo, opuesto al emitido por otros técnicos de la época. La divergencia emana del error de apreciación del mismo.

La fortificación adecuada del puerto de Maldonado, según opiniones autorizadas hubiera prestado alguna utilidad; pero su ejecución no estaba impuesta por las circunstancias políticas del momento; no

---

(10) Anales de la Biblioteca de Buenos Aires. Diario de la segunda partida demarcadora de límites en la América Meridional, por su Comisario Diego de Alvear, 1783 a 1791, publicado con una biografía de su autor y crítica de su diario por Paul Groussac. Tomo I, pág. 405.

(11) Revista de Buenos Aires, tomo 22, pág. 425.

la permitían la situación económica de la provincia y no era de imprescindible necesidad para las operaciones militares.

No obstante lo opinado por Liniers, la compañía marítima que explotó la pesca de la ballena, cuya industria hizo prever una era de progreso para la población de Maldonado, se instaló en punta ballena en circunstancias que el puerto de Maldonado se encontraba completamente abandonado, por haberse arrasado y desmantelado las baterías que lo defendían (período comprendido entre los años 1781 al 1793).

El puerto de Maldonado volvió a ser fortificado durante el Gobierno del Virrey Mariscal de Campo Nicolás de Arredondo a fines de 1793 y a principios de 1794.

Dos años después el Subinspector de Ingenieros del Virreynato José García Martínez de Cáceres, luego de haber meditado y reflexionado sobre el buen estado que requería el Puerto de Montevideo y la ensenada de Maldonado, utilidad de ambos fondeaderos, ventajas y defectos, si eran remediables o podían beneficiarse, modo de defenderlo, etc., se dirigió al Comandante de Ingenieros en Jefe de la Plaza de Montevideo, Coronel Bernardo Lecocq, pidiéndole su opinión al respecto, y le acompañaba un oficio y un cuestionario con diversos puntos relacionados con los puertos de Montevideo y Maldonado, y expresando a continuación: "aunque V. S. tiene la suficiente prác-
" tica y experiencia y completo conocimiento de ambos parajes para
" decidirse; convendrá siempre (y lo encargo a V. S.) trate este
" asunto (como que tienen conocimiento de ellos) con los Ingenieros
" José Pérez Brito y José del Pozo; añadiendo al oír su dictamen
" sobre si convendría ó no (en caso de preferirse), fortificar el
" Puerto de Maldonado, y si tiene algún obstáculo que lo impida".

Se proponía el Ingeniero García Martínez de Cáceres, robustecer el concepto que ya tenía, sobre las condiciones de ambos puertos, por los conocimientos adquiridos, en más de nueve años, que estaba al servicio de la Comandancia de Ingenieros del Virreynato.

La opinión de todos estos ingenieros, la más alta autoridad técnica del Virreynato del Río de la Plata, que fué elevada al conocimiento del Virrey Pedro Melo de Portugal, consta en el expediente que se conserva en el Archivo General de la Nación de Buenos Aires, del cual sólo extractaremos lo referente al puerto de Maldonado.

La ensenada de Maldonado — comenzó diciendo el segundo ingeniero Pérez Brito — "no queda duda que se debe denominar así, pues no teniendo abrigo para las embarcaciones más que una parte de la Isla de Gorriti que es muy rasa, quedan éstas a discreción de los vientos en toda ella, y aunque la calidad de su fondo es arena

y cascajo, no está exento de sus nulidades por la Broma (12) y ratones de que abunda.

"Para hacerla puerto — opinaba — hubiera sido preciso gastar sumas inmensas, pues sólo para cerrar no digo el estrecho de media legua que haya desde la punta de Este hasta la Isla, pero sí hasta el bajo que existe en las inmediaciones de la canal, que era necesario echar embarcaciones a pique, mucha escollera y levantar luego sobre ella un andén ó Malecón, muy elevado para que pudiese servir de abrigo, ejecutándolo mismo en la Isla, por ser ésta igualmente rasa".

Recordaba que en el año 1778, se había realizado una Junta en Maldonado, a la que ya nos referimos, y de la cual había formado parte, la que después de haber reflexionado y meditado sobre las circunstancias de la Ensenada de Maldonado y sus inmediaciones, se dió por inútil y sin ningún valor por faltarle abrigo y causar muchos perjuicios al comercio establecido ya en el Puerto de Montevideo.

"Es verdad — continuaba — que hecho puerto Maldonado, tendrían las embarcaciones la ventaja de no pasar el banco Inglés, pero, todos los efectos que vinieran en ellas, sería preciso los pasasen en lanchas del Río, siguiéndoles a más del peligro (aunque no tan próximo), unos costos inmensos para conducirlos a Buenos Aires en dichos buques o por tierra hasta Montevideo ó la Colonia del Sacramento para de estos puertos volverlos embarcar".

A su juicio, la lancha que en esos momentos empleaba una semana de viaje con su cargamento en el tráfico entre Montevideo y Buenos Aires, necesitaba un mes siguiendo a Maldonado y exponiéndose, además, a desembocar el río y tal vez perecer.

Contemplaba imposible la habilitación en Puerto de la Ensenada de Maldonado, por ser necesario para ello, echar a pique embarcaciones y arrancar escollera de una magnitud muy considerable a causa de la mucha corriente que se experimentaba entre la punta del Este y la Isla de Gorriti, donde en la canal había, en esa época, de 8 a 10 brazas de fondo.

Y terminaba expresando que después de las consideraciones que

---

(12) El ingeniero Bernardo Lecocq, refiriéndose a este caracol de forma cilíndrica y serpenteada que tanto perjuicio ocasionaba en la quilla de los navíos llegando algunas veces a horadar y penetrar en el casco del buque dijo: "la broma de que trata sería mucho más abundante sino fuese la fuerte corriente que hay en la canal de entre la punta O. e isla Gorriti; que no la deja apoderarse de los barcos, pero si llegase a cegarse; ésta abundaría en tales términos, que sería necesario que los que no estuviesen forrados en cobre, diesen de quilla cada quince días a ejemplar de los de la Abana para darles sebo y que pudieran permanecer sin una considerable ruina".

había manifestado sobre los puertos de Montevideo y Maldonado, y no siendo posible mantener ambos con la dotación de gente y demás efectos correspondientes, por no permitirlo las circunstancias de la Provincia, le parecía conveniente que cuanto antes, se debía poner la plaza de Montevideo en estado de constituir una vigorosa defensa.

En cambio, el ingeniero José del Pozo y Marqui, opinó que la ensenada de Maldonado lo era propiamente y se podía convertir en puerto cerrado en parte el canal de la Punta del Este a la Isla, aunque sería costosísimo. Su fondo por las inmediaciones de la Isla era de arena, lo restante greda, e inmediato a la Punta del Este, existían piedras y lo mismo en toda la circunferencia de la Isla, particularmente en dos restingas que salían de la misma.

No obstante los defectos que este técnico señaló respecto de la ensenada de Maldonado, y las circunstancias de ser sus inmediaciones de terrenos flojos y arenales movedizos o médanos que dificultaban el transporte por tierra y lo hacían muy caro, le reconocía la ventaja de estar más próxima a la entrada del río, por lo que entrarían y saldrían con más facilidad cualquier embarcación sin el peligro del banco Inglés, y la de tener, en su concepto, mejor fondeadero.

Por todo lo cual, deducía que aunque en aquellas circunstancias era preferible el Puerto de Montevideo para las embarcaciones menores, no se debía despreciar la ensenada de Maldonado para las mayores y por consiguiente tanto interesaba la conservación del primero, como la habilitación del segundo.

El Comandante de Ingenieros Coronel Bernardo Lecocq, después de señalar que la mayoría de las personas denominaban puerto a todo paraje que facilitaba algún abrigo a las embarcaciones, y que por esta misma causa comúnmente se llamaba puerto al de Montevideo, el de Santa Rosa, siguiendo su costa al Este el del Inglés, el de Maldonado y el de Castillo, etc., explicaba que en su etimología no debían reputarse sino como Rada o Bahía, ya que sus características no permitían otra denominación, porque en su concepto, puerto sólo debía llamarse al que era lugar seguro, defendido de los vientos y donde podían entrar las naves y hallar asilo contra las tempestades.

Todo lo demás en que no concurrieran estas circunstancias, debían llamarse — como ya lo expresaba — rada, bahía o ensenada a proporción de la más o menos defendidas.

Se extendió Lecocq en detalles sobre las condiciones y ventajas de los puertos de Montevideo y Maldonado, terminando su informe en los siguientes términos: "El dictamen de don José del Pozo, quasi " conforme con el de don José Pérez Brito, y el mio, defiere solo " en las ventajas que consulta en la Ensenada de Maldonado pr. el

" ahorro de Pontones con concepto ala profundidad y limpieza de " su fondo; pero cotejado este con los excesivos gastos que ocasiona- " rían com.o la mayor distancia disminuiendo mui poco los riesgos, " no tiene lo uno con lo otro comparación, pues aunque verdade- " ram.te habilitada esta ensenada, les sería más ventajoso, a los Due- " ños de los Navíos cumplir sus resgistros en ella que en este Puerto, " resultarían mucho mayores costos a los Cargadores en su condución " a Buenos Aires, sin que por eso se libertasen como ya llevo dho de " riesgos; todo lo que indispensablem.te había de recaer sobre los " compradores de toda estas Prov.s, y solo podía producir ventajas " su habilitación para alg.a armadilla destinada a perseguir corsarios " en la que con más facilidad que desde aquí pudiera hacerse a la " vela para darle Caza; pero siendo por naturaleza dha. habilitación " obra larga, dificil y sumam.te costosa, parece imposible q.e todas " sus ventajas; pudieran compensar jamás las sumas considerables, que " deben invertirse en ella, y aun cuando así se determinase, nunca " contemplo esencial fortificar el puerto de Maldonado, *por aquella* " *máxima que dice que tan defetuosas son las muchas fortificaciones* " *en donde no hay quien las defienda, como esenciales donde hay* " *como defenderlas*".

Por su parte el Subinspector de Ingenieros Coronel José Martínez García de Cáceres, al elevar estos informes al Virrey don Pedro Melo de Portugal, le expresó: "en cuanto a la Ensenada de Maldonado, estaba enteramente conforme con lo que habían expuesto los ingenieros Lecocq y Pérez Brito porque siempre había creído preferible el Puerto de Montevideo. Y quimérico costosísimo y aun casi inútil el gasto que sería necesario para habilitar en el puerto la expresada ensenada" y daba término a su informe declarando que, por lo que se refiere a la ensenada de Maldonado, consideraba que no era conveniente fortificarla. (13)

Estos juicios influyeron en el ánimo del Virrey Pedro Melo de Portugal, pues, pese al interés demostrado al principio de su gobierno por mejorar las defensas de Maldonado, al que visitó con este objeto, pocas obras de ese carácter agregó a las ya existentes.

Posteriormente, la Junta de Guerra reunida por el Virrey Sobremonte el 2 de abril de 1805, no hizo más que completar las medidas de defensa dispuestas por la Junta que se realizó por orden del Virrey Olaguer y Feliú, el 17 de julio de 1797.

En este plan de defensa del Virreynato, que por la causa an-

---

(13) Archivo Gral. de la Nación. Buenos Aires. Sección Gobierno. División Colonia. Cuerpo de Ingenieros. Buenos Aires y Montevideo. 1783-1808.

tedicha se mantuvo en vigor hasta las invasiones inglesas, los miembros de la Junta consideraron que Maldonado que tantas ventajas ofrecía para el desembarco de los invasores, debía ser puesto en mejores condiciones de defensa, reforzando las baterías que defendían su entrada y aumentando su guarnición.

Las guarniciones fueron aumentadas pero nada se hizo para mejorar las obras de defensa de este punto, pues cuando las autoridades competentes se resolvieron hacerlo, las invasiones inglesas malograron sus propósitos. (14)

Después de conocidos tan autorizados juicios, fundamentos tan categóricos, la mala impresión que perduraba en nuestro espíritu respecto a las causas que se opusieron a la habilitación de la Ensenada de Maldonado como puerto y que redundaron en perjuicio de la capital Fernandina, se disipa al comprobar que, si bien influyeron poderosas razones de orden político, militar y financiero, también conspiró en su contra las condiciones naturales de esta zona de la República.

Y son estas condiciones naturales, las mismas que hoy ponemos de relieve para exaltar la belleza incomparable de sus playas, de sus médanos, de sus costas y adyacencias; conjunto armonioso de esas hermosas perspectivas renovadas a cada instante, que hoy deleitan y subyugan por la atracción y encanto de su paisaje por la bondad de su clima y la limpidez de sus aguas.

Maldonado pudo ser el primer puerto de la República, si ciento veinte años antes de la fundación de Montevideo se hubiera realizado el proyecto grande y audaz del Gobernador Diego Rodríguez Valdez de la Banda, proyecto que dió a conocer por primera vez, en 1927, el historiador compatriota Luis Enrique Azarola Gil, por el cual se volcaban las exportaciones del Pacífico hacia Buenos Aires por vía Tucumán, para transportarlas luego de Buenos Aires a la Isla de Maldonado en embarcaciones pequeñas y expedirlas de allí a la metrópoli en galeones transatlánticos.

Era — dice el referido historiador — la anticipación del sueño de D. Felipe V, que vió en la costa de Maldonado el punto incomparable de ubicación de una gran urbe. (15)

Cuando esto se propuso, tres siglos hace, la isla de Maldonado (hoy Gorriti), no ofrecía el aspecto desolador que apreció Zabala en el reconocimiento que hiciera un siglo después, ni tenía la super-

(14) Juan Beverina, obra citada, págs. 174 y sigtes.

(15) Luis E. Azarola Gil, "Crónicas y linajes de la Gobernación del Plata".

ficie rasa, ni árida era su tierra, sino que, por el contrario, estaba poblada por espinos, palmas y palmitos e infinidad de hierbas.

Pudo, en estas condiciones, ofrecer un asilo seguro, resguardando de los fuertes vientos a las naves del descubridor del Río de la Plata, cuando éste arribó en demanda de un fondeadero.

De los informes técnicos y antecedentes enumerados acerca del Puerto de Maldonado, se deduce en mi opinión:

1.º Que resultan infundados los juicios sobre el parecer emitido por Zabala en su exposición, contraria a la fortificación del Puerto de Maldonado, criterio éste que en principio ha sido expuesto por el consocio don Horacio Arredondo en el tomo III de la Revista de la "Sociedad Amigos de la Arqueología".

2.º Que esa opinión fué compartida por los ingenieros militares llamados a opinar durante un siglo, sobre el puerto de Maldonado.

3.º Que las condiciones naturales no hicieron de Maldonado un puerto ventajoso, al que sólo pudo concedérsele importancia si así lo hubieran permitido las circunstancias políticas y económicas, especialmente estas últimas, por las grandes sumas que su habilitación hubiera demandado. Cabe señalar, además, que la habilitación del Puerto de Maldonado no estaba impuesta por las exigencias militares, lo cual contribuyó a restarle importancia.